

# LE MARIN DE LA MARINE MARCHANDE EN 50 LEÇONS

  
Armateurs de France



À NOS  
MARINS !

TO OUR  
SEAMEN!

*« Naviguer est une activité qui ne convient pas aux imposteurs. Dans bien des professions, on peut faire illusion et bluffer en toute impunité. En bateau, on sait ou on ne sait pas. »*

**Éric TABARLY**

*“Sailing the seas is not for charlatans. In many professions, one can pretend and bluff without facing the consequences. In a boat however, you either know what you're doing or you don't.”*

**Éric TABARLY**

*« Il y a trois sortes d'hommes : les Vivants, les Morts, et ceux qui vont sur la Mer. »*

**ARISTOTE**

*“There are three kinds of men: the living, the dead, and those who sail the sea.”*

**ARISTOTE**

## L'ÉDITO DU DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

52 semaines. 52 « leçons » pour mieux connaître le métier de marin. Un métier de rigueur et de liberté. Un métier de responsabilité et de savoir-faire. Un métier de passion qui challenge perpétuellement ceux qui l'exercent.

Le marin d'aujourd'hui est un ingénieur, un technicien et un manager. Son métier et sa formation sont très réglementés. La marine marchande recouvre des activités aussi différentes que le transport de marchandises, le transport de passagers, la croisière, la recherche, la pose et réparation de câbles, l'extraction, les services portuaires et l'industrie offshore... Il existe donc des spécificités techniques qui requièrent des compétences – voire des qualifications – particulières.

Les marins d'aujourd'hui manœuvrent des bâtiments grands comme des immeubles et plus technologiques que des avions. Ils contribuent chaque jour, sur toutes les mers et le long des côtes, à l'approvisionnement de nos économies, à la mobilité ou aux opérations en mer.

L'expertise des marins français est reconnue à travers le monde et constitue un élément de compétitivité et de dynamisme dans une économie hyper mondialisée et concurrentielle.

Il n'y a pas d'armateurs sans marins : puisse la découverte de ce métier aux multiples facettes susciter des vocations !



**Hervé THOMAS,**

Délégué général d'Armateurs de France

Hissez le pavillon  
**prévoyance !**

 **Humanis**

Retraite | **Prévoyance** | Santé | Épargne | Dépendance

La prévoyance est au cœur de la protection sociale.  
**Humanis accompagne vos collaborateurs** en les aidant à faire face aux risques de la vie (maladie, accident de travail, décès).

#### **Humanis c'est**

- ❖ Une offre qui respecte vos obligations conventionnelles.
- ❖ Des services au plus près des besoins de vos salariés.
- ❖ Une équipe dédiée au suivi de votre contrat.

Pour plus d'information

[accord-de-branche.humanis.com](http://accord-de-branche.humanis.com)  
Rubrique : CCN Marine marchande

**0 800 05 23 60** Service & appel gratuits

Du lundi au vendredi de 9h à 18h

**Humanis Prévoyance** - Institution de prévoyance régie par les dispositions du Titre III du Livre IX du Code de la Sécurité sociale, immatriculée au répertoire SIRENE sous le n°410 005 110 - Siège social : 29, boulevard Edgar Quinet 75014 Paris cedex.

DOC1878-01-HUMANIS10-17 - Crédit photos : Adobe Stock

Ce livret vous est offert par :

 **Humanis**  
Protéger c'est s'engager

## ÉDITO

Humanis est un groupe de protection sociale engagé en faveur de l'environnement et de la biodiversité\*. Le groupe Humanis vise à sensibiliser aux nouvelles approches agro-écologiques respectueuses de l'environnement, de la santé et du bien-être.

Dans cette dynamique, un projet innovant d'aquaponie a vu le jour sur son site de Malakoff (92).

L'aquaponie permet d'associer, dans un système fermé, l'élevage de poissons (pisciculture) et la culture de plantes hors sol (hydroponie). Ce système vertueux fonctionne grâce à la symbiose entre les poissons, les plantes et les bactéries présentes naturellement. Ce dispositif 100 % écologique a aussi une approche économique : réduction d'apport en eau, absence d'intrants nocifs et forte productivité de produits sains et locaux. Ce projet ludique et pédagogique a été réalisé en partenariat avec CitizenFarm.

En s'engageant dans la protection de l'environnement et la préservation de la biodiversité, Humanis contribue à protéger la santé des générations futures. Agir aujourd'hui pour vivre mieux demain est le parti pris qu'a choisi le groupe Humanis.

**Éric BUSSOLON,**

Directeur du Développement durable d'Humanis

\* En mars 2017, le programme « Protéger c'est s'engager aussi pour la biodiversité » d'Humanis a obtenu la reconnaissance de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité devenant ainsi le 1<sup>er</sup> groupe de protection sociale à l'obtenir.

## MARINS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

La profession de marin a beaucoup changé. Avec les évolutions techniques des navires, les règles de sécurité et de sûreté de plus en plus protectrices, les marins sont des professionnels toujours plus qualifiés, compétents, aux commandes de navires de plus en plus sophistiqués. Seuls maîtres à bord de cet

outil, cœur du métier d'armateur : le navire. Le mener « à bon port » sans encombre à travers les océans demeure la responsabilité quotidienne des équipages, au service des voyageurs et de ces 90 % du commerce mondial transportés par la mer. Au service de chacun d'entre nous.

## YESTERDAY'S AND TODAY'S SEAMEN

The seaman's profession has changed considerably. Thanks to the technological advances of ships and more stringent safety and security rules, seamen have become increasingly qualified and competent in handling ever more sophisticated vessels. Alone, they are responsible for overseeing ship

operations, on behalf of the shipowner. Bringing the ship "into safe harbour" without a mishap after sailing the oceans remains the crew's daily focus, ensuring the safe passage of passengers and of the 90% of world goods transported by sea. To the benefit of us all.

## « ARMER », C'EST METTRE DES « BRAS »

On parle « d'armer un navire » lorsqu'on le prépare pour la navigation. Étymologiquement, le terme armer ne vient pas de l'installation à bord d'armes, canons ou fusils, mais bien du terme anglais « arms » (bras), c'est-à-dire affecter un équipage apte à conduire le

navire. Par extension, l'armement d'un navire inclut le chargement à bord et l'approvisionnement de tous les produits consommables, depuis le carburant jusqu'aux provisions alimentaires, pour assurer son autonomie durant toute la durée de la traversée.

## “ARMING” A VESSEL MEANS FITTING IT WITH “ARMS”

The term “arming a ship” refers to its preparation to set sail. Etymologically speaking, the term “arming” does not originate from the on-board installation of weapons, cannons or guns, but rather from the word “arm”, as in assigning a crew capa-

ble of running the ship. As a logical extension, arming a ship includes the on-board loading and procurement of all consumables, from fuel to food supplies, in order to ensure the vessel's complete autonomy throughout the entire crossing.

## LE MARIN DE LA MARINE MARCHANDE

Le marin désigne l'ensemble des navigants d'activités variées : pêche, marine nationale, plaisance ou marine marchande. Dans la marine marchande, le marin dit « au commerce » travaille sur différents types de navire opérant différents types de transport : transport de marchandises (pétrole, gaz, marchandises

diverses en vrac ou en conteneurs, camions chargés) ; transport de passagers (ferries, croisières) ; recherche scientifique ; services aux navires (pilotage, remorquage) ; services aux plates-formes offshore ; pose et réparation de câbles en mer (câbliers) ; extraction de granulats marins (sabliers), etc.

## THE MERCHANT NAVY SEAMAN

The term seaman designates all of the various types of sailing trades: fishing, the Navy, yachting or the merchant navy. In the merchant navy, the so-called "commercial" seaman works on different types of ships operating different types of transport: freight transport (oil, gas, various types of cargo whether

in bulk or containers, loaded lorries); passenger transport (ferries, cruises); scientific research; navigation services (towing); offshore platform services; installation and repair of cables at sea (cable vessels); extraction of marine aggregates (dredgers); etc.

## LE MARIN FAIT PARTIE DES GENS DE MER

En droit français, le marin désigne « toute personne (...) qui contracte un engagement maritime envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire. » Les gens de mer sont « toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une

*activité professionnelle à quelque titre que ce soit ».*

Si tous les marins sont des gens de mer, tous les gens de mer ne sont pas des marins. La notion de gens de mer comprend l'ensemble des personnes travaillant à bord, par exemple, les scientifiques sur les navires de recherche, les ingénieurs sur les navires câbliers, les animateurs sur les navires de croisière, etc.

## THE SEAMAN, PART OF THE SEAFARING COMMUNITY

According to French law, the term seaman designates "any individual (...) signed to a maritime contract serving a shipowner or on the seas of his own volition, for the purpose of manning a vessel and performing a duty relative to ship navigation, operations, maintenance and missions." Seafarers are "all persons employed

or self-employed practising a professional activity on-board a ship."

While all seamen are seafarers, not all seafarers are seamen. This notion of a seafarer also encompasses all on-board crew, e.g. scientists working on research ships, engineers on cable vessels, cruise ship programme coordinators, etc.

## DES RÈGLES INTERNATIONALES DU TRAVAIL POUR TOUS LES GENS DE MER

L'Organisation internationale du travail (OIT) s'est dotée, en 2006, d'une convention internationale claire – la Maritime Labour Convention (MLC). Celle-ci fixe les règles communes à tous les gens de mer du monde et leur garantit des droits fondamentaux tels que :

- le droit à un lieu de travail sûr et sans danger ;
- des conditions d'emploi équitables ;

- des conditions de travail et de vie à bord décentes ;

- le droit à la protection de la santé, aux soins médicaux.

Bien sûr, au-delà de ces conditions de travail minimales, chaque pays impose ses propres règles sociales nationales à bord des navires battant son pavillon. La France a un niveau de standards parmi les plus élevés au monde.

## INTERNATIONAL LABOUR RULES APPLICABLE TO ALL SEAFARERS

In 2006, the International Labour Organisation (ILO) adopted a sector-specific international labour agreement: the Maritime Labour Convention (MLC). This convention establishes the set of rules common to all seafarers throughout the world, and guarantees them a number of basic rights, including:

- the right to a safe and secure workplace;

- fair labour conditions;
- decent on-board working and living conditions;

- the right to health protection, access to medical care.

Beyond these minimum required conditions, each country of course imposes its own labour protection rules applicable to all ships sailing under its flag. The standards imposed by France are among the world's highest.

## VIE ET TRAVAIL À BORD

Pendant les périodes d'embarquement, le navire est à la fois le lieu de travail et la résidence du marin. Ce dernier embarque pour des voyages de quelques jours (lignes courtes) à quelques mois (long cours). Puis, il revient à terre pour une période de

congrés. La vie à bord du navire se partage entre des temps de travail et des moments de loisirs ou de repos. Là aussi, les durées varient (dans la limite des règles internationales) selon les États, les entreprises ou les secteurs d'activité.

## LIVING AND WORKING ABOARD SHIP

During periods at sea, the ship serves as both a workplace and the seaman's residence. The seaman can board a vessel for voyages lasting from several days (short routes) to several months (long haul). Upon returning ashore, the seaman enjoys

a break. Life on board the ship is split between working time and periods of leisure or rest. Here again, the durations may vary (within the limits established by international rules), depending on the country, company or sector of activity.

## L'ÉQUIPAGE

L'équipage d'un navire est composé de membres de différents grades et compétences.

Du matelot au capitaine, de la salle des machines à la passerelle, chaque marin a sa place et son rôle bien définis. On trouve à bord trois grands « services ». Le « service général » assure les fonctions cuisine et hôtellerie. Les marins « au

pont » assurent la veille, travaillent à l'entretien du navire et à la surveillance de la cargaison. Les marins « à la machine » sont chargés de la propulsion du navire, de la production d'électricité, de l'entretien technique. En France, nombre de marins sont « polyvalents », c'est-à-dire qu'ils sont qualifiés pour les tâches au pont et à la machine.

## THE CREW

A ship's crew comprises different ranks and skill levels.

From entry-level seaman to captain, from the engine room to the bridge, each seaman is assigned to a specific location and function. Three major "units" are featured on board a vessel. "General services" is responsible for the galley and hotel functions. Seamen "manning the

deck" provide watchkeeping, perform ship maintenance and monitor the ship's cargo. Seamen assigned to the "machine room" are in charge of the ship propulsion, electricity production and technical maintenance tasks. In France, many seamen are "polyvalent", i.e. certified to perform functions both on the deck and in the engine room.

## LE CAPITAINE OU COMMANDANT

Seul maître à bord, le capitaine est le chef de l'expédition maritime et le représentant de l'armateur. Responsable du navire, des passagers et de la cargaison, il assure la conduite, la sécurité, la vie à bord, le choix des manœuvres et des itinéraires. Il est le

garant du respect de la réglementation, il est présent à la passerelle pour les arrivées et les départs, et doit être disponible à tout moment en cas de difficulté. Le capitaine peut déléguer ses responsabilités au second capitaine ou à tout autre officier.

## THE CAPTAIN OR COMMANDANT

As the ship's single master, the captain heads the maritime expedition and is the shipowner's representative. Responsible for the vessel, its passengers and cargo, the captain controls navigation, safety, on-board living conditions, and the choice of manoeuvres and routes.

The captain ensures compliance with all regulations, is on watch at the bridge for all arrivals and departures, and always remains available to handle difficulties. The captain may delegate responsibilities to the Chief-Officer or any other officer.

## LE SECOND CAPITAINE

Le second capitaine est le bras droit du commandant pour le service au pont dont il est le chef. Il est responsable de la cargaison et des opérations de chargement, de déchargement et d'arrimage de

la marchandise. Il est également chargé de la sécurité du navire et peut être nommé officier de sûreté dans le cadre du Code international pour la sûreté des navires (ISPS).

## THE CHIEF-OFFICER

The Chief-Officer acts as the Captain's "right-hand man" on deck, where he is in charge. The Chief-Officer is responsible for the cargo and all operations involving freight load-

ing, unloading and stowage. He also oversees ship safety and may be appointed Security Officer within the scope of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

## LE LIEUTENANT CHEF DE QUART

Le lieutenant chef de quart est un officier. Il assure les fonctions d'encadrement des personnels d'exécution au pont. Son rôle consiste à assister le second capitaine dans l'organisation de la vie à bord, la coordination des quarts,

ou encore les opérations commerciales lorsque le navire est à quai. Cet officier, s'il a le brevet d'officier polyvalent, peut tenir à la fois les fonctions de lieutenant chef de quart et d'officier mécanicien (voir leçon 12).

## THE OFFICER OF THE WATCH

The Officer of the Watch holds an Officer position. He manages the deck's operations personnel. This position's role consists of assisting the Chief-Officer in organising life on board, coordinating shifts, and han-

dling commercial operations while the ship is docked. This officer, if certified as a polyvalent officer, can occupy the posts of Officer of the Watch and Engineering Officer (see Lessons 12).

## LE CHEF MÉCANICIEN

Il est l'ingénieur du navire, assisté du second mécanicien et d'un ou plusieurs officiers mécaniciens. Son rôle est essentiel : de la même façon que le second capitaine est responsable du pont, le chef mécanicien

est responsable du bon fonctionnement de la machine. C'est le plus haut gradé dans la catégorie des brevets machine. Dans la hiérarchie à bord, le chef mécanicien vient directement après le capitaine.

## THE CHIEF ENGINEER

The Chief Engineer is assisted by the Second Engineer and one or more Engineering Officers. The Chief Engineer's role is essential: just like the Chief-officer oversees the deck, the Chief Engineer is responsible for

ensuring smooth engine room operations. When it comes to machine-related certifications, the Chief Engineer holds the highest rank. In the on-board hierarchy, the Chief Engineer is directly below the Captain.

## LE SECOND MÉCANICIEN ET L'OFFICIER MÉCANICIEN

Le second mécanicien est le bras droit du chef mécanicien : il est chargé de la propulsion et veille à l'entretien, à

la réparation et à la maintenance des machines du navire. Il est assisté par un ou plusieurs officiers mécaniciens.

## THE SECOND ENGINEER AND ENGINEERING OFFICER

The Second Engineer is the “right-hand man” of the Chief Engineer. He is in charge of the ship propulsion and he oversees the state of repair,

upkeep and maintenance on all ship machinery. The Second Engineer is assisted by one or more Engineering Officers.

## L'OFFICIER RADIO

Durant la majeure partie du XX<sup>e</sup> siècle, dès que le navire avait largué les amarres, l'officier radio était le seul lien avec la terre. Le « titi-tata » de la graphie, avec des communications morse, rythmait son quart. Les progrès technologiques de la phonie, puis des

liaisons par satellite, ont fait disparaître cette fonction sur les navires de transport de marchandises. Elle existe néanmoins sur les navires à passagers et sur les navires de croisière, où l'officier radio assure également l'entretien du matériel électronique.

## THE RADIO OFFICER

For most of the 20th century, once the ship had set sail, the Radio Officer was the only link to the mainland. "Tapping" out messages using morse code was ongoing during the Officer's shift. The technological progress in communication,

followed by satellite connections, have removed this function from freight transport vessels. However, it still exists on passenger ships and cruise ships, where the Radio Officer also performs maintenance on electronic equipment.

## LES « MAÎTRES » : ÉQUIPAGE, MACHINE ET ÉLECTRICIEN

Sous la responsabilité du second capitaine, le maître d'équipage, dit « bosco », dirige les matelots. Il est chargé de l'entretien de l'ensemble du pont et participe aux opérations commerciales (surveillance du chargement - déchargement) et manœuvres d'arrivée et de départ.

Sous l'autorité du second méca-

nicien, le maître mécanicien est le responsable hiérarchique des ouvriers mécaniciens et des nettoyeurs de la machine chargés de l'entretien et la propreté de la machine. Également sous l'autorité du second mécanicien, le maître électricien est responsable de tous les appareils électriques du navire, aussi bien au pont qu'à la machine.

## THE "SHIPMASTERS": CREW, MACHINE ROOM AND ELECTRICAL ENGINEER

Supervised by the Chief-Officer the Crew Shipmaster, rather called the "Bosun", manages the seamen. He is responsible for maintaining the entire deck and participates in commercial operations (monitoring of loading-unloading) and arrival and departure maneuvering.

Under the Second Engineer's

authority, the Master Engineer supervises all staff engineers and machine maintenance personnel, who maintain and clear the engine room. Also under the Second Engineer's authority, the Master Electrical Engineer is responsible for all on-board electrical devices, both on the deck and in the engine room.

## LE COMMISSAIRE DE BORD

Au service des passagers, le commissaire de bord est responsable de la réception, de l'hébergement, de la restauration, des loisirs à bord et, en cas d'urgence, de la sécurité des voyageurs. Cette fonction n'existe donc, de fait, que sur les paquebots de croisière et les navires à passagers. Le commissaire de bord est un officier et

supervise toute l'équipe chargée d'accueillir et d'informer les passagers. Il veille au bon entretien des espaces de vie et de circulation des passagers, ainsi qu'à la qualité des produits servis ou vendus. Comme un directeur d'hôtel, il est également responsable du chiffre d'affaires. Il peut être secondé par un commissaire de bord adjoint.

## THE PURSER

The Purser's functions are oriented around maritime travellers: greeting, lodging, catering, on-board leisure activities, and emergency response if needed. Consequently, the Purser's function only exists on cruise ships and passenger vessels. The Purser is an officer and supervises the entire staff assigned to

welcoming and inform passengers. The Purser ensures that all on-board passenger living and walking spaces are in good condition, and that the products served or sold are of high quality. Like a Hotel Manager, the Purser is also responsible for the turnover. This position may be assisted by a Deputy Purser.

## L'ÉLÈVE OFFICIER

On trouve souvent à bord, en plus des effectifs nécessaires au fonctionnement du navire, des marins en formation : les élèves officiers. L'élève est supervisé par un officier qui lui enseigne la réalité opérationnelle du bord. L'élève a une vraie

place sur le navire où il participe aux tâches quotidiennes. Il embarque pour des périodes de quelques jours à plusieurs mois. Ces temps de navigation sont indispensables à l'obtention de son brevet et font partie intégrante de sa formation.

## THE OFFICER CADET

In addition to the staff required to run the ship, seamen-in-training are often found on-board: they are officially known as Officer Cadets. The cadet is supervised by an officer, who teaches him practical skills. The cadet occupies a real position

on the ship by participating in daily tasks. He remains on-board for periods lasting from a few days to several months. This time spent at sea is essential to his certification and constitutes an integral part of his training programme.

## LE PILOTE

Le pilote maritime ne fait pas partie de l'équipage. Cependant, son rôle est essentiel (et obligatoire pour les navires au-delà d'un certain tonnage) pour garantir la sécurité des navires, la protection de l'environnement et la fluidité du trafic en entrée et sortie de zone portuaire. Il monte à bord et assure la conduite du navire sous la responsabilité du capitaine (qui

reste seul maître à bord) pour les manœuvres d'approche, d'accostage, d'appareillage ou de remorquage. Attaché à un port, le pilote est « l'homme du lieu ». En dehors des zones portuaires, le capitaine peut faire appel à un pilote hauturier pour être conseillé dans les zones particulièrement fréquentées, dangereuses ou dans les couloirs de circulation réglementés.

## THE PILOT

The Maritime Pilot is not a crew member. Nonetheless, the Pilot's role is essential (and mandatory for ships beyond a certain tonnage) to guaranteeing ship safety, environmental protection and smooth seagoing traffic in and out of a port zone. The Pilot boards a ship to assist with navigation under orders of the Captain (who remains

responsible for the ship), for manoeuvres involving approaching land, docking, casting off and towing. Affiliated with a port, the Pilot is dedicated to a particular area. Outside of a port zone, the Captain can call upon a deep-sea pilot for advice through heavily-trafficked zones, hazardous stretches or in regulated sea traffic corridors.

## AU CONTENEUR : LE « SHIP PLANNING »

Optimiser le chargement d'un porte-conteneurs, répartir les masses pour assurer la stabilité et l'intégrité de la structure du navire, isoler les marchandises dangereuses et réduire les temps de manutention sont des compétences techniques à part entière. Elles sont assurées,

sous la responsabilité du second capitaine, par le « ship planner » basé à terre. Ce dernier établit, à l'aide d'outils informatiques sophistiqués, le plan de chargement qu'il transmet au navire, et organise les séquences de manutention avec le manutentionnaire.

## FOCUS ON THE CONTAINER: "SHIP PLANNING" FUNCTION

Optimising the loading on a container ship, apportioning the weights to ensure the ship's stability and structure integrity, isolating hazardous freight and reducing handling time are specific technical skills. These skills are implemented, under supervision of the

Chief-Officer, by the land-based "ship planner". With the help of sophisticated computer tools, the ship planner establishes the loading plan transmitted to the ship and organises the handling sequences in conjunction with the dock handler.

## DES ROTATIONS RAPIDES SUR LES LIGNES COURTES

Les navires affectés à des traversées de courte durée (transmanche, transméditerranéen), qu'ils transportent des marchandises et/ou des passagers, se caractérisent par des rotations rapides. Ces rythmes influent sur l'organisation du travail à bord.

## FAST ROTATIONS ON SHORT ROUTES

The ships allocated to short navigation (English Channel, Mediterranean Sea), whether transporting freight, passengers or both, are characterised by fast rotations. This influences the organization of on-board workplace.

## AU SERVICE DES SCIENTIFIQUES

Le navire scientifique embarque des équipes de chercheurs pour mener des études en mer (carottages, prélèvements, observations...). La route maritime dépend des besoins de la mission, et l'équipage doit être particulièrement expert et réactif pour s'adapter aux demandes des scientifiques. Le personnel navigant doit ainsi être formé à la manipulation et à l'entretien des équipements spécifiques nécessaires à la mise à l'eau des appareils de mesures, des sous-marins, etc.

## SERVING THE SCIENTIFIC COMMUNITY

The scientific research ship hosts teams of researchers conducting studies at sea (core drilling, sampling, observations, etc.). The maritime route depends on the needs of the particular mission, and the crew must be especially skilled and responsive to adapt to the scientists' requests. The ship's sailing crew must therefore be trained in handling and maintaining the set of special equipment required to launch measurement devices, submarines, etc.

## LES MARINS DE L'OFFSHORE

Différents types de navire offshore travaillent au service des exploitations minières en mer (pétrole, gaz) : des navires remorqueurs releveurs d'ancre, des navires ravitailleurs de plates-formes, des navires de transport de personnels, pour chacun

desquels les équipages disposent de compétences spécifiques. Par exemple, les marins doivent maîtriser le système de contrôle de « positionnement dynamique », qui nécessite une formation poussée sur simulateur.

## OFFSHORE ACTIVITY SEAMEN

Various types of offshore ships are commissioned to service underwater mines (oil, gas): tugboats tasked with raising anchors, platform supply ships, personnel transport vessels. For each of

this, the crews must possess all the requisite skills. For example, seamen must master the “dynamic positioning” control system, which necessitates advanced training on a simulator.

## INTERVENIR PAR TOUS LES TEMPS : LE REMORQUEUR

Lorsque le pilote le juge nécessaire, il conseille au capitaine de faire appel à un ou plusieurs remorqueurs. Ces navires très puissants sont capables de pousser ou de tirer des bateaux beaucoup plus gros et faciliter les manœuvres dans les ports. Plus grands et plus puissants encore, les remorqueurs

de haute mer interviennent en cas de besoin d'assistance. Le marin au remorquage peut ainsi travailler dans des conditions extrêmes ( avec des conditions météo et une mer difficiles, etc.) et réaliser des opérations très techniques telles que « crocheter » puis tracter un navire, évacuer l'équipage...

## RESPONSE UNDER ALL WEATHER CONDITIONS: THE TUG

Should the Pilot deem it necessary, he advises the Captain to call on the services of one or more tugboats. These very powerful ships are capable of pushing or pulling much larger boats, as well as facilitating manœuvres in the ports. Even larger and more powerful, high-sea

tugboats offer emergency response services when called for assistance. The seaman stationed on a tugboat is thus able to work under extreme conditions (foul weather, rough seas, etc.) and to perform highly technical operations, like hooking and then towing a ship, evacuating a crew...

## HAUTE VALEUR EMBARQUÉE SUR LES CÂBLIERS

À bord d'un câblé, la mission quotidienne est de veiller aux opérations de pose ou de réparation des câbles sous-marins. Cette responsabilité nécessite de la part du personnel de quart une véritable compétence dans la manœuvre : positionner le navire à l'endroit exact de la pose ou de la réparation à réaliser (au mètre

près), ou poser le câble en amenant le navire à une vitesse de 1 à 6 nœuds pour ne pas risquer de créer de traction brutale sur le câble. Les câblés sont très polyvalents et peuvent être utilisés pour des missions particulières, comme la recherche et le relevage d'épaves (boîtes noires, pièces d'avion ou de navires...).

## HIGH VALUE ON BOARD CABLE VESSELS

On board a cable ship, the daily mission is to ensure successful installation or repair operations of underwater cables. This responsibility requires a personnel on duty with demonstrated skills in conducting such operations, namely positioning the ship in just the right spot for the laying or the repair

at hand (accurate to a metre), or installing the cable by bringing the ship to a speed of 1 to 6 knots so as to avoid sudden tension on the cable. Cable vessels are extremely versatile and may be used for special missions, such as researching and retrieving wreckage (black boxes, aircraft or ship parts, etc.).

## SIX QUARTS

À bord d'un navire, la journée de travail est divisée en six périodes de 4 heures. Sur la plupart des navires, trois officiers de quart prennent, à tour de rôle, deux quarts chacun : le second capitaine et deux chefs de quart (pont ou polyvalent). Un ou plusieurs matelots assurent également le quart en fonction des condi-

tions de navigation (la nuit et en fonction de la proximité des côtes, danger, conditions météo). Grâce à l'automatisation de la machine, les mécaniciens travaillent de plus en plus à la journée. La nuit, ils assurent alternativement une astreinte depuis leur cabine, où des alarmes les préviennent en cas de nécessité.

## SIX WORK SHIFTS PER DAY

On board a ship, the workday is divided into six 4-hour periods. On most ships, three shift supervisors take turns in handling two shifts each: the Chief-Officer and two officers on watch (deck or polyvalent). One or more deckhand also participate in the shift, depending on the sailing condi-

tions (at night or in proximity of the shore, danger, weather conditions). Thanks to machinery automation, engineers are more readily working the day shift. At night, they alternatively handle on-call duties from their cabin, where alarms provide warning should the need arise.

## LA RELÈVE

La relève est le changement de tout ou partie de l'équipage d'un navire. Lorsqu'un marin a terminé son temps à bord, il débarque et laisse la place à un marin de même qualification qui prend « la relève ».

Se constitue ainsi une nouvelle bordée, dans laquelle chacun doit très vite prendre ses repères et assumer son rôle. Le retour du marin à son domicile est assuré aux frais de l'armateur.

## CREW CHANGE

During a crew change, all or part of a ship's crew is relieved in favour of a new one. After completing an on-board mission, the seaman leaves the ship, handing over the role to a similarly certified sea-

man, who "relieves" the previous crew member. Hence a new crew is formed, in which all members have to take over quickly. Expenses for the seaman's return home are borne by the shipowner.

## LOISIRS ET REPOS À BORD D'UN NAVIRE

La vie à bord est également une vie en société. Elle est rythmée par le travail quotidien à accomplir et par les temps de repos. Durant leurs loisirs, les marins peuvent profiter des salles de sport, des jeux et des vidéos mis

à leur disposition. Chaque officier possède sa propre cabine, aménagée et confortable. Depuis quelques années, les communications par mail permettent au marin de rester en contact avec sa famille et ses amis.

## ON-BOARD LEISURE AND REST

Living on board a ship also offers a community experience. The pace of life is structured around the daily work to be accomplished and time devoted to rest and recuperation. During their leisure time, seamen can take advantage of the fitness opportunities, games and

videos made available to them. Each officer is housed in separate quarters, a well-appointed and comfortable cabin. For the past several years, email communications have kept the seaman in touch with friends and family members.

## COMMENT DEVENIR MARIN ?

Il existe plusieurs formations maritimes qui mènent aux différents grades et métiers à bord. Pour l'enseignement secondaire, douze lycées professionnels maritimes délivrent des baccalauréats et des brevets d'études professionnels maritimes (BEPM). La formation continue permet de progresser dans la hiérarchie du bord, et de

passer par exemple un diplôme de chef de quart machine avec un bac technique. Au niveau supérieur (post-bac), l'École nationale supérieure maritime (ENSM) forme les officiers et notamment les capitaines et chef-mécaniciens qui alterneront, pendant cinq ans, études théoriques et périodes de navigation.

## HOW TO BECOME A SEAMAN?

There are many maritime training programmes, leading to various on-board ranks and posts. For secondary-level instruction, twelve professional maritime high schools award diplomas and professional maritime academic certifications (BEPM). Lifelong learning opportunities lead to advancement in the on-board hierarchy, allowing for

example, to take an Engine Room Supervisor's credential with a technical high school degree. Beyond the high school diploma, the National Maritime Professional Institute (ENSM) trains officers and especially captains and chief engineers. These candidates spend five years alternating between classroom studies and hands-on navigation practice.

## FEMMES ET HOMMES, TOUS DES MARINS

Contrairement à l'idée que l'on peut s'en faire, l'originalité de la vie à bord n'est pas un frein à l'intégration des femmes au sein des équipages. Femme ou homme, un marin est un marin et dispose des mêmes prérogatives et devoirs.

De plus en plus de femmes embrassent la profession et font le choix de cette vie en mer. Les marins, femmes et hommes, bénéficient d'une totale égalité (accès à la profession, salaire, conditions de travail, promotion...).

## THE SHIPPING INDUSTRY, : OPEN TO WOMEN AND MEN ALIKE

As opposed to possible preconceptions, the unique lifestyle on board ships is not an obstacle to incorporating women crew members. Whether female or male, a seaman is a professional and assigned the same rights and duties. More and

more women are entering the profession and choosing to earn their livelihood at sea. Both women and men benefit from total equality (access to the profession, wage scale, working conditions, promotion opportunities, etc.).

## POURQUOI CHOISIR CE MÉTIER ?

Bien sûr, l'attrait pour la grande bleue est souvent à l'origine des vocations. Mais la réalité du métier de marin est celle d'un métier technique. Ces métiers très qualifiés permettent d'accéder souvent rapidement à d'importantes responsabilités et de bénéficier de rémunérations attractives. Choisir d'être marin, c'est vivre l'alternance

entre les périodes d'embarquement souvent longues et les périodes de congé et repos au moins aussi longues. Ce rythme de vie original peut présenter certains avantages.

Après quelques années, si le marin décide de « mettre sac à terre », il pourra bénéficier de débouchés variés où son expérience de navigant sera appréciée.

## WHY CHOOSE THE SHIPPING SECTOR?

The appeal of the wide open seas is obviously often an incentive to pursuing this profession. Yet in reality, the seaman's trade is essentially a technical one. These highly-qualified posts frequently fast track seamen to assuming major responsibilities and earning an attractive remuneration. The seaman's life entails alter-

nating between often extensive on-board periods and holiday and R&R stretches at least as long. This unique lifestyle can offer certain advantages.

After a few years, if the seaman opts to "stay ashore", various land-based employment opportunities will appreciate the experience gained in navigating the seas.

## LA FORMATION DES MARINS EST LA MÊME POUR TOUS

Toutes les formations dispensées et tous les brevets délivrés par un État doivent respecter les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (en anglais STCW). Tous les marins du monde doivent disposer de connaissances, compétences

et aptitudes précisément définies dans cette convention internationale. Elle est régulièrement mise à jour pour s'adapter aux évolutions techniques (nouveaux systèmes de navigation) ou sociales (prise en compte du facteur humain) à bord des navires.

## A SEAMAN'S TRAINING IS THE SAME FOR ALL CANDIDATES

All training courses taught and all certifications awarded by a government must comply with the Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) for maritime personnel. All seamen throughout the world must possess the knowledge, competence

and aptitude specifically defined in this international convention. The STCW Convention is regularly updated to adapt to technological advances (i.e. new navigation systems) or labour practices (recognition of the human factor) aboard ships.

## LA RECONNAISSANCE DES BREVETS

Malgré le référentiel commun que constitue la convention internationale STCW, un brevet délivré dans un État n'est pas forcément reconnu dans un autre État. En Europe, la qualité de la formation est évaluée et contrôlée par la

Commission européenne, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (en anglais EMSA). Ces instances valident, ou pas, les équivalences de brevets obtenus dans les pays hors de l'Europe.

## INTERNATIONAL RECOGNITION OF CERTIFICATIONS

Despite the common benchmark set forth in the STCW International Convention, a certification awarded in one country is not necessarily recognised elsewhere. In Europe, the quality of training programme is evaluated and con-

trolled by the European Commission, assisted by the European Maritime Safety Agency (EMSA). These bodies proceed with validating, or not, the equivalences of certifications issued in countries outside of Europe.

## « SHANGHAIER »

Au temps de la marine à voile, on enrôlait les hommes par la force ou par la ruse afin qu'ils complètent un équipage sur le départ. Loin d'être une caricature, le capitaine n'hésitait pas à abreuver d'alcool des hommes de bistrot à « bon profil ». Les malheureux, quelquefois dépourvus d'ex-

périence de navigation maritime, se réveillaient au large sur un navire parti pour un voyage de plusieurs mois (jusqu'à Shanghai). C'est aujourd'hui devenu impossible, puisque tout marin embarqué doit justifier d'une formation spécifique et d'un contrat d'embarquement maritime.

## THE “SHANGHAIER” TRADE

During the times of sailboat fleets, men were enlisted either by force or by trickery in order to fill out a crew ready to depart. Far from being a caricature, the captain would not hesitate liquoring up men found at a bar who looked fit for the job. These unlucky souls, sometimes without any maritime

navigation experience whatsoever, would wake up at sea aboard a ship heading on a several-month trip (all the way to Shanghai). Such a scenario would be impossible today, since every seaman contracted must prove completion of a special training course and present a maritime contract.

## LE « MANNING »

Le recrutement des marins est assuré, soit par les armateurs, qui concluent un contrat de travail directement avec le marin, soit par une société de manning, entreprise de travail « temporaire » maritime, qui embauche

et rémunère les navigants pour le compte des armateurs. Dans tous les cas, le contrat du marin doit comporter les mêmes mentions obligatoires (salaire, durée du contrat, protection sociale, qualification professionnelle).

## “MANNING” OF THE SHIP

Seamen are recruited either by the shipowners, who sign a labour contract directly with the seaman, or else by a so-called manning company, a “temp” maritime work agency that hires and remunerates crew

members on behalf of shipowners. Under both scenarios, the seaman’s work contract must contain the same mandatory indications (salary, contract period, social protection, professional certification).

## LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS (RIF)

Le Registre international français (RIF) a été créé par la loi du 3 mai 2005. C’est l’un des registres du pavillon français. Le droit applicable à bord d’un navire sous RIF est le droit français. Ce registre concerne les navires de commerce au long cours, au cabotage international,

ainsi que les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres. Les navires immatriculés au RIF sont soumis à l’ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l’environnement.

## THE FRENCH INTERNATIONAL REGISTER (RIF)

The French International Register (RIF in French) was created by the law promulgated on May 3rd 2005. It is one of France’s standard flag registers. The law applicable aboard a ship listed in the RIF Register is the French law. This register pertains to commercial vessels covering long routes,

coastal navigation in international waters and professional pleasure craft over 24 metres. Ships listed in the RIF Register are subjected to a set of maritime safety and security rules, sailor training requirements, workplace health and safety measures and environmental protection guidelines.

## LE MARIN AU RIF

L'immatriculation d'un navire au RIF entraîne l'application de mesures fiscales en faveur de l'emploi français. Le marin bénéficie du régime spécial de protection sociale (géré par l'Établissement national des

invalides de la marine, ENIM), tout en étant exonéré d'impôt sur le revenu. Enfin, sous RIF, même les marins étrangers bénéficient également de garanties sociales (Sécurité sociale, retraite, rapatriement...).

## THE SEAMAN'S STAKE IN RIF REGISTRATION

A ship's listing in the RIF Register triggers the application of tax measures promoting French employment. The seamen benefit from the special labour protection status (managed by the national agency for naval invalids,

or ENIM), while being exempted from paying income tax. Moreover, on board a RIF vessel, even foreign seamen benefit from social protections (Social Security coverage, retirement pension, repatriation, etc.).

## L'ORDONNANCE DE COLBERT, L'ORIGINE DU RÉGIME SOCIAL DU MARIN

L'Ordonnance du 17 septembre 1665 de Colbert, ministre du Commerce de Louis XIV, a posé les fondamentaux du droit des marins français qui perdurent encore aujourd'hui. Elle a ainsi créé les tribunaux maritimes, les écoles d'hydrographie, instauré un brevet de capitaine au long cours, prescrit des règles de sécu-

rité pour les navires et de protection sanitaire pour les équipages... Jean-Baptiste Colbert a également instauré la Caisse des invalides en 1673 et la Caisse des gens de mer en 1675, ancêtres de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM - actuel régime de protection sociale des marins français).

## COLBERT'S ORDER, AT THE ORIGIN OF THE SEAMAN'S SOCIAL REGIME

The Order enacted on September 17th 1665 by Colbert, King Louis the XIV's Minister of Finance, laid the bedrock for French seamen's rights, which still exist to this day. Among other things, this order founded the maritime courts as well as hydrography schools, instituted a certification for captains

sailing the high seas, and prescribed safety rules for ships and crew healthcare. Jean-Baptiste Colbert also set up the Invalids' Fund in 1673 and the Seamen's Fund in 1675, predecessors of the current National Agency for Naval Invalids (ENIM), which provides for French seamen social protection.

## DE LA CONSCRIPTION AUX AFFAIRES MARITIMES

Au XVII<sup>e</sup> siècle, Colbert met également en place, dans les principaux ports français, une administration chargée d'enrôler et d'administrer les gens de mer. Sa mission : fournir à la marine de guerre des marins compétents issus de la flotte de commerce. C'est la conscription. Ce système est remplacé à la Révolu-

tion par le régime de l'inscription maritime. En 1967, le régime de l'inscription maritime disparaît : les Bureaux du Service national (BSN) recensent et gèrent l'ensemble des futurs appelés, marins compris. Dès lors, les services déconcentrés prennent l'appellation « Affaires maritimes ».

## FROM FRENCH NAVY DRAFT BOARD TO THE MARITIME AFFAIRS OFFICES

In the 17th century, Colbert also implemented in France's major ports, an administrative agency assigned to draft and administer seamen for naval service. Its mission: provide the Navy with competent seamen experienced in commercial shipping. France's naval draft board was thus instituted. During the French Revolution,

this draft was replaced by the maritime enrolment system. In 1967, all maritime enrolment ceased: the National Military Service Office (BSN) inventoried and merged all future draftees across all branches, including seamen. From that point on, the decentralized offices were collectively called "Maritime Affairs".

## LE DROIT DES MARINS : PLUSIEURS TEXTES INTERNATIONAUX

Il n'existe pas d'organisation internationale spécifiquement dédiée aux gens de mer. En revanche, différents textes internationaux ont été discutés, élaborés et votés à l'OIT (travail maritime) ou à l'OMI (sûreté et sécurité). Un ensemble de textes internationaux, européens et français, encadre ainsi le métier de marin : la conven-

tion du Travail maritime de 2006 pour le droit du travail, la convention STCW pour la formation, la convention SOLAS pour la sécurité en mer, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le Code des transports... Les réglementations officielles doivent être disponibles et consultables à bord des navires.

## SEAMEN'S RIGHTS: SEVERAL INTERNATIONAL EDICTS IN EFFECT

No single international organisation is specifically dedicated to seamen. However, various international texts have been debated, drafted and approved by both the ILO (maritime employment) and the IMO (safety and security). A whole series of international, European and French decrees serve to enshrine the profession

of seaman, including: the 2006 Maritime Labour Convention for labour rights, the STCW Convention for training, the SOLAS Convention for safety at sea, the Merchant Marine Disciplinary and Penal Code, and the Transportation Code. The official set of regulations must be available aboard all ships.

## LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET SYNDICALES

Les entreprises françaises de transport maritime sont représentées par Armateurs de France, syndicat professionnel chargé de défendre leurs intérêts auprès du gouvernement et des administrations françaises, des institutions et organisations communautaires et

internationales (ECSA, ICS, OMI...). Armateurs de France a également pour mission de conduire le dialogue social avec les syndicats de marins. Les marins sont représentés par les branches maritimes des cinq principales organisations syndicales françaises.

## TRADE AND LABOUR ORGANISATIONS

French maritime transport firms are represented by the French Shipowners Association, a trade union tasked with defending their interests towards the French government and administration, the European Community and the international institutions and

organisations (e.g. ECSA, ICS, IMO). The French Shipowners Association is also in charge of conducting negotiations with the seamen's labour unions. Seamen are represented by the maritime branches of France's five main labour union organisations.

## LE CONTRAT DE TRAVAIL

Si à l'époque de la marine à voile, l'accord oral échangé dans un pub londonien faisait foi, Colbert a œuvré pour faire passer le recrutement des marins d'un système arbitraire à un système contrôlé par l'État. Au XVII<sup>e</sup> siècle, apparaît ainsi une forme d'accord écrit entre l'armateur et le marin : le contrat d'engagement mari-

time. Le formalisme de ce contrat évolue régulièrement jusqu'en 1926 avec la création du Code du travail maritime. Aujourd'hui, si le contrat d'engagement maritime comporte des clauses particulières au métier de marin, son formalisme se rapproche de plus en plus du contrat de travail ordinaire.

## THE SEAMAN'S LABOUR CONTRACT

While at the time of sailboat fleets an oral agreement reached in a London pub was legally binding, Colbert sought to transition seaman recruitment from an arbitrary system to one controlled by the State. During the 17th century, a type of written agreement between shipowner and seaman first appeared:

the maritime enlistment contract. The layout of this contract underwent regular changes until 1926, when the Maritime Labour Code was created. Today, while the maritime enlistment contract contains clauses specific to the seaman's trade, its layout more closely resembles an ordinary work contract.

## LES CONVENTIONS COLLECTIVES DU PERSONNEL NAVIGANT

Les personnels navigants sont actuellement couverts par deux conventions collectives : la convention collective des personnels navigants officiers du 19 novembre 2012, et la convention collective des personnels navigants d'exécution du 30 novembre 1950.

Ces conventions sont régulièrement mises à jour, par avenants ou

révisions, pour tenir compte des évolutions de la réglementation internationale et nationale. Régulièrement, des accords sont conclus (formation, égalité professionnelle, prévoyance...) Ces conventions fixent par exemple les conditions minimales de rémunération, d'avancement, de représentation et de travail des marins au commerce français.

## THE NATIONAL COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENTS FOR SEAGOING PERSONEL PERSONNEL

Seagoing personnel are currently covered by two collective bargaining agreements: the Nov 19th 2012 national collective bargaining agreement for officers, and the Nov 30th 1950 national collective bargaining agreement for operational crew members.

These conventions are regularly updated, by means of amend-

ments or revisions, in order to account for changes to both international and national regulations. On a regular basis, agreements are concluded (training, professional equality, pension plans, etc.). For example, these conventions set the minimum conditions for wages, promotions, union representation and labor conditions.

## LE RÉGIME DE PROTECTION SOCIALE DES MARINS

Le régime social des gens de mer est un régime spécial géré par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). La prise en charge des marins inscrits à l'ENIM, malades ou victimes d'accident, est très différente du régime général. Il distingue maladie en navigation ou hors navigation. En navigation,

l'ENIM indemnise le marin à partir du 31<sup>e</sup> jour d'arrêt de travail, à charge pour l'armateur de couvrir les 30 premiers jours. Le régime ENIM est également un régime spécial de retraite qui permet au marin de « liquider » sa retraite dès 55 ans (50 ans, s'il totalise 25 années d'activité).

## SEAMEN'S SOCIAL PROTECTION SYSTEM

Seamen's social protection regime is a special one managed by France's National Agency for Marine Invalids (ENIM). The coverage offered to seamen registered with ENIM, whether patients or accident victims, is quite different from the general social protection regime. A distinction is drawn between illnesses contracted while at sea and on

land. While at sea, ENIM compensates seamen as of their 31st day of leave from work, with the shipowner bearing the cost of covering the first 30 days. The ENIM protection system is also a unique retirement scheme that allows seamen to "cash out" and begin collecting a pension as of age 55 (or 50 for seamen with 25 years in the trade).

## LE LIVRET MARITIME ET LA PIÈCE D'IDENTITÉ DES GENS DE MER

Comme tous les marins du monde, le marin français dispose d'un livret professionnel maritime. Il précise l'identité du marin, numéro de matricule, brevets, dates d'embarquement et débarquement et visites

médicales. La pièce d'identité des gens mer (PIM) est prévue par la convention 185 de l'OIT ; elle devrait permettre de faciliter les escales et les transits dans certains pays. Elle n'est pas pour autant un passeport.

## THE SEAMAN'S MARITIME LOGBOOK AND MEANS OF IDENTIFICATION

Like all the world's seamen, French seamen receive a professional maritime logbook. This booklet indicates the seaman's identity, registration number, certifications, dates of missions at sea, and medical exams. A seafarer's

identity document (called PIM) has been stipulated by the ILO's "185" convention; it is expected to streamline layovers and transiting in certain countries. Yet this document is not considered as a passport.

## LE PERMIS D'ARMEMENT

Dans un souci de modernisation du droit du travail maritime, la loi pour l'Économie bleue, en vigueur depuis le 21 juin 2016, réforme les titres de navigation en supprimant le rôle d'équipage et le permis de circulation au profit d'un nouveau permis d'armement. Sa mise en œuvre est effective au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Le permis d'armement, délivré par l'autorité administrative, est obliga-

toire pour tout navire dont l'équipage comprend au moins un marin. Ce permis d'armement est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire. Il atteste de la conformité au code des transports de l'armement administratif du navire en matière de composition de l'équipage, de conditions d'emploi des gens de mer, à la sécurité de la navigation ou à la durée du travail et aux repos.

## ARMAMENT AUTHORISATION

In order to modernise maritime labour law, the Blue Economy Law, in effect since June 21st 2016, has reformed shipping titles by removing both the crew's role and the license to navigate in favour of a new armament authorisation. Its application will become effective no later than January 1st 2018.

The armament authorisation, issued by the competent administrative agency, is mandatory for

any ship whose crew includes at least one seaman.

This authorisation serves as an authentic record of constituting the ship's administrative armament. It attests to the compliance of the ship's administrative preparedness with the Transport Code as regards: crew composition, seamen's working conditions, navigation safety, and respective working and rest periods.

## LE CODE DISCIPLINAIRE À BORD

Le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) créé en 1926 s'apparente plus à un code de discipline militaire qu'au code pénal français. Certaines dispositions ont été intégrées au Code des transports. Le CDPMM sanctionne des infractions spécifiquement maritimes telles

que les abandons de poste, les manquements à la police intérieure du navire, à la police de la navigation, les accidents de mer (perte de navire, abordage, accidents de navigation)... Le code est applicable sur tout navire français (autre qu'un navire de guerre) où qu'il se trouve.

## THE ON-BOARD DISCIPLINARY CODE

The Merchant Marine Disciplinary and Penal Code (CDPMM), adopted in 1926, more readily resembles a code for military discipline rather than the French Penal Code. Some provisions have been incorporated into the Transport Code. This CDPMM Code issues penalties for specific maritime violations, like

post abandonment, breaches of the ship's internal rules and regulations or navigation policy, accidents at sea (loss of a ship, boarding, shipping accidents), etc. The code is applicable to all French ships (other than battleships) wherever they may be sailing.

## LA CONVENTION SOLAS

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) est généralement considérée comme le plus important des traités internationaux sur la sécurité des navires marchands. C'est le naufrage du **Titanic** en 1912 qui est à l'origine de cette première convention adoptée en 1914. Régu-

lièrement révisée, elle précise les normes minimales relatives à la construction, l'équipement et l'exploitation des navires pour assurer la sécurité des marins et, le cas échéant, des passagers. Les États du pavillon ont la responsabilité de s'assurer que les navires sous leur pavillon sont conformes aux exigences de la convention.

## THE SOLAS CONVENTION

An international convention to protect human lives at sea, the convention known as SOLAS (for Safety Of Life At Sea) is generally considered the most important international treaties governing the safety of commercial vessels. The shipwreck of the **Titanic** in 1912 provided the impetus for this initial convention, adopted in

1914. Regularly updated, SOLAS specifies the minimum standards relative to the construction, equipment and operation of ships in order to ensure the safety of the seamen and, if applicable, the ship's passengers. Flagstates are responsible for ensuring that their ships comply with all convention requirements.

## L'ENTRAIDE EN MER

La solidarité des gens de mer n'est pas un vain mot. Au-delà des obligations de secours prévues par les conventions internationales et des services de surveillance et d'intervention des États, il arrive souvent que le premier secours à un navire

viennne d'un autre navire. Cet usage d'entraide a développé une solidarité internationale et multi culturelle qui se concrétise, dans les textes, par le principe de l'obligation et de gratuité de l'assistance aux personnes.

## SOLIDARITY AT SEA

Solidarity among seamen is not taken lightly. Beyond the rescue obligations outlined by international conventions and nations' tracking and response services, it is often the case that the initial rescue response to a ship in distress

comes from another ship. This tradition of mutual assistance has engendered an international and multicultural sense of solidarity that is manifested in legislation by the principle of required personal assistance without remuneration.

## LES SAUVETEURS EN MER

La vocation de l'association des Sauveteurs en Mer (SNSM) est l'engagement bénévole et gratuit au service de la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les plages. 7 000 bénévoles et volontaires s'investissent pour apporter leur soutien aux sauveteurs en mer. De nombreux marins, de la marine mar-

chande, de la pêche, de la Marine Nationale, ainsi que de la plaisance, font partie de ces bénévoles, et en constituent l'ossature. Mais la SNSM est ouverte à toutes les compétences et bonnes volontés, au-delà des marins professionnels. L'association est essentiellement financée par des dons, legs et mécénats.

## SEA RESCUE TEAMS

The purpose of the Sea Rescue Association (SNSM) is the voluntary commitment without compensation, to preserve lives at sea and on the beach. A total of 7,000 volunteers have committed themselves to providing support for sea rescue teams. Many seamen from the Merchant Navy, fishing, the

French Navy, as well as from the yachting industry, are part of these volunteers and form this Association's core. This Association however is open to all types of skills and good willingness, beyond just professional seamen. It is mainly financed by donations, bequests and corporate patronage.

## L'ENTRAIDE A TERRE

Les conventions internationales prévoient que, au travers de structures d'accueil dans les ports, des moyens et services soient mis à disposition des marins en escale : conseils et soutien, moyens de communication avec leur famille ou produits de

première nécessité... Partout dans le monde, existent des « Seamen's Club ». En France, des associations et œuvres sociales gèrent, par exemple, un réseau d'hôtels des gens de mer et des foyers d'accueil dans les ports.

## SEAMEN FEEL WELCOME: THE SEAMEN'S CLUB

International conventions stipulate that through a port's accommodation infrastructure, resources and services are made available to seamen during a call: advice and personal support, means of communication with their

family, staple commodities, etc. "Seamen's Clubs" are located throughout the world. In ports across France for instance, associations and charities manage a network of seamen's hotels and hostels.

## LA TOULINE

Créée en 1989 par des marins et pour des marins, la Touline est une association de type loi de 1901 aux motivations sociales et humani-

taires. Elle vise à favoriser leur insertion professionnelle ou à faciliter leur reclassement à terre, et les aide à trouver des embarquements.

## “TOULINE” ASSOCIATION

Created in 1989 by seamen and for seamen, the Touline is a non-profit social and humanitarian association. Its purpose is to promote

seamen's return to employment or facilitate job searches on land, in addition to finding new sailing opportunities.





47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE  
Tél. : +33 (0)1 53 89 52 52 - [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)  
 [@ArmateursFR](https://twitter.com/ArmateursFR)